Deutscher Bundestag **Drucksache 19/10174**
19. Wahlperiode 15.05.2019

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Wirtschaftlichkeit der Infrastrukturabgabe

Zwischen 2013 und 2018 hat die Bundesregierung insgesamt 42 Mio. Euro zur Vorbereitung der Einführung der Pkw-Maut verausgabt (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 41 auf Bundestagsdrucksache 19/9545). Im Bundeshaushalt 2019 sind weitere Ausgaben in Höhe von 86 Mio. Euro für die Vorbereitung der Einführung der Pkw-Maut eingeplant. Somit summieren sich die bisherigen Aufwendungen des Bundes vor Vorbereitung der Einführung der Pkw-Maut auf über 128 Mio. Euro. Die Bundesregierung selbst rechnet mit jährlichen laufenden Kosten für den Mautbetrieb von 247 Mio. Euro (vgl. Prognose der Einnahmen aus dem Verkauf von Vignetten an Halter von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen bei der Einführung einer Infrastrukturabgabe, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI –, Januar 2019, S. 17).

Hinzu kommen Kosten für den privaten Betrieb des Mautsystems: Im Oktober 2018 gab der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer bekannt, dass der Auftrag zur Kontrolle der Pkw-Maut an den österreichischen Anbieter Kapsch vergeben wurde. Hierfür ist über die Vertragslaufzeit von zwölf Jahren eine Vergütung von bis zu 120 Mio. Euro möglich. Ende Dezember 2018 gab das Bundesverkehrsministerium bekannt, dass auch die Erhebung der Pkw-Maut vergeben wurde: an ein Konsortium aus dem österreichischen Anbieter Kapsch und dem deutschen Anbieter Eventim. Das Auftragsvolumen soll hier über zwölf Jahre hinweg ca. 2 Mrd. Euro betragen.

Aufgrund dessen stellen sich aus Sicht der Fragesteller grundsätzliche Fragen zur Wirtschaftlichkeit des Mautsystems und des Projektes Infrastrukturabgabe. Inzwischen prüft auch der Bundesrechnungshof die Wirtschaftlichkeit des gesamten Projektes.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie viele und welche Formen von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (vorläufige und/oder abschließende) hat die Bundesregierung vor der Vergabe der Leistungen in den Bereichen „Erhebung“ und „Kontrolle“ für die Infrastrukturabgabe durchführen bzw. erstellen lassen?
2. Wie lauteten die konkreten Aufträge für die von der Bundesregierung in Auftrag gegebenen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, und welcher Leistungsumfang wurde jeweils in Auftrag gegeben?
3. Wann ist die vorläufige und wann ist die abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung erstellt worden (bitte jeweils konkrete Zeiträume benennen)?

4. Seit wann sind die finalen Versionen der vorläufigen und der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung der Bundesregierung bekannt?
5. Wer führte die vorläufige und die abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durch, und wie lauten die Namen der beteiligten technischen und wirtschaftlichen Berater des Bundes (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 37 und 38 auf Bundestagsdrucksache 19/9545)?
6. Welche Vergütungen wurden den Auftragnehmern, die die vorläufige und die abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt haben, jeweils insgesamt gezahlt?
7. Inwiefern wurden internationale Erfahrungen aus anderen Ländern mit Mautsystemen, bei denen die Betreiberaufgabe durch die öffentliche Hand wahrgenommen wird, in der vorläufigen und der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung berücksichtigt?
8. Welche Annahmen hinsichtlich der Gesamtkapitalkosten eines privaten Betreibers (WACC – Weighted Average Cost of Capital –, also einschließlich Renditeforderungen der Privaten im Bereich des Eigenkapitals) wurden im Rahmen der vorläufige und der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung jeweils getroffen?
9. Aus welchen Gründen verweigert die Bundesregierung die Veröffentlichung, der vorläufigen und der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, vollständig und in ungeschwärzter Form, so wie sie es bei Toll Collect auch getan hat (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 37 und 38 auf Bundestagsdrucksache 19/9545)?
10. Aus welchen Gründen verweigert die Bundesregierung den Abgeordneten des Deutschen Bundestages die Einsicht in die vorläufige und abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, obwohl es auch die Möglichkeit gibt, diese als Verschlusssache eingestuft in der Geheimschutzstelle des Deutschen Bundestages zu hinterlegen (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 37 und 38 auf Bundestagsdrucksache 19/9545)?
11. Inwiefern wurde bei der vorläufigen und der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung die Variante einer Inhouse-Vergabe der Pkw-Maut-Erhebung an Toll Collect berücksichtigt?
12. Seit wann und in welcher Form befasst sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Bundesrechnungshof mit der Prüfung des Projektes Infrastrukturabgabe?

    Hat der Bundesrechnungshof der Bundesregierung mitgeteilt, welche Aspekte des Projektes er prüft, wie lange die Prüfung voraussichtlich andauern wird, und wann sie mit einem Abschlussbericht beendet werden soll, und in welcher Form plant die Bundesregierung den Abschlussbericht den Abgeordneten des Deutschen Bundestages zugänglich zu machen?
13. Wie viele der 263 neu geschaffenen Stellen in BMVI, Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) und BAG (Bundesamt für Güterverkehr) sind derzeit besetzt (vgl. Bundeshaushalt 2019 und Antwort der Bundesregierung zu Frage 8 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/9545; bitte die Anzahl der zum Zeitpunkt der Beantwortung der Anfrage besetzten Stellen im Vergleich zu den eingeplanten Stellen für alle drei Institutionen differenziert darstellen)?

    Wie viele der noch nicht besetzten Stellen sind derzeit ausgeschrieben, und zu welchem Zeitpunkt sollen nach den Planungen der Bundesregierung alle Stellen in allen drei Institutionen besetzt sein?

14. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Dieselanteile der Fahrzeugflotten in Frankreich, Belgien, Österreich, Luxemburg, den Niederlanden, Tschechien, Dänemark und Polen zwischen 2015 und 2019 (Stand: Mai 2019) jeweils entwickelt (bitte jahresscheibengenau angeben)?

15. Aus welchem Grund geht die Bundesregierung davon aus, dass die zuletzt 2002 ermittelten Werte bzw. Daten der Ein- und Durchfahrten (EuD) ausländischer Pkw auf Bundesautobahnen eine geeignete Datengrundlage für die Einnahmeprognose der Infrastrukturabgabe darstellen, und wieso hat die Bundesregierung darauf verzichtet, aktuelle Daten für die EuD erheben zu lassen, um eine solide Berechnungsgrundlage für die zu erwartenden Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe zu besitzen (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 11 bis 13 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/9545)?

16. Wie wird sich die Entlastung deutscher Pkw mit Abgasnorm Euro 6 bei der Kfz-Steuer in Bezug auf die Infrastrukturabgabe ab 1. Dezember 2020 bis 31. Dezember 2024 jährlich (in Millionen Euro) entwickeln (vgl. „Im Jahr 2020 beträgt die zusätzliche Steuerentlastung durch die ökologische Komponente für die besonders umweltfreundlichen EURO 6-Fahrzeuge rund 110 Millionen Euro“, Prognose der Einnahmen aus dem Verkauf von Vignetten an Halter von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen bei der Einführung einer Infrastrukturabgabe, BMVI, Januar 2019, S. 17)?

17. Wie setzen sich die Gesamteinnahmen (brutto) der Infrastrukturabgabe, die das Bundesverkehrsministerium mit jährlich rund 3,6 Mrd. Euro prognostiziert (Prognose der Einnahmen aus dem Verkauf von Vignetten an Halter von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen bei der Einführung einer Infrastrukturabgabe, BMVI, Januar 2019), exakt zusammen, und wie sollen sie sich zwischen dem 1. Dezember 2020 und 1. Dezember 2024 entwickeln (bitte nach Einnahmen durch in Deutschland zugelassene Fahrzeuge und nicht in Deutschland zugelassene Fahrzeuge bzw. gebietsfremde Fahrzeuge aufschlüsseln und die prognostizierten Entwicklungen für jedes Jahr angeben)?

18. Wie entwickeln sich nach den Planungen der Bundesregierung die Systemkosten (laufende Betriebs- und Personalkosten) der Pkw-Maut und ab dem Zeitpunkt der tatsächlichen Einziehung der Infrastrukturabgabe zwischen 2020 und 2024?

19. Geht die Bundesregierung davon aus, dass sich die Einnahmen aus der Infrastrukturabgabe ab dem Erhebungszeitpunkt (voraussichtlich 1. Dezember 2020) in einem Zeitraum von fünf Jahren konstant sein werden, und wenn ja, auf welcher Grundlage basiert diese Annahme, und wenn nein, welche Entwicklungen der Einnahmen der Infrastrukturabgabe erwartet die Bundesregierung in den ersten fünf Jahren nach Erhebungsbeginn?

20. Welchen Auftragswert (in Euro) hat der Vertrag, den das BMVI zur Unterstützung und unabhängigen Begutachtung der Systemerrichtung mit der P3 communications GmbH abgeschlossen hat (Drucksache des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur Nr. 19(15)136, S. 4 und Antwort der Bundesregierung zu Frage 24 auf Bundestagsdrucksache 19/9545), und welche konkreten Leistungen wurden bisher erbracht (bitte einzeln aufschlüsseln), und welche Beträge (in Euro) wurden bisher gegenüber dem BMVI in Rechnung gestellt, bzw. welche Summen hat das BMVI bisher im Rahmen des Vertrages nach Zeitaufwand und Stunden bezahlt?

21. Wann wird die Bundesregierung ihre Prüfung der Frage, inwiefern die Prüfungsergebnisse der unabhängigen Begutachtung der Systemerrichtung durch einen unabhängigen Gutachter dem Verkehrsausschuss und dem Haushaltsauschuss des Deutschen Bundestages zugänglich gemacht werden können, voraussichtlich abgeschlossen haben (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 25 auf Bundestagsdrucksache 19/9545)?
22. Wann wird die Bundesregierung die Prüfung der Frage, inwiefern die Vertragsunterlagen der von ihr abgeschlossenen Verträge zur „Erhebung“ und „Kontrolle“ der Infrastrukturabgabe den Mitgliedern des Deutschen Bundestages zeitnah in geeigneter Form zugänglich gemacht werden, voraussichtlich abgeschlossen haben (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 28 auf Bundestagsdrucksache 19/9545)?
23. Wann wird die Bundesregierung die Prüfung der konkreten Synergiepotenziale zwischen dem Lkw-Mautsystem bzw. den Lkw-Maut-Infrastrukturen und dem Pkw-Mautsystem bzw. den Infrastrukturen zur Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe (vgl. Schreiben von KPMG an das BMVI „Vergabeverfahren Lkw-Maut 2018+ – Theoretische Neuberechnung der vWU auf Basis aktualisierter Planungsannahmen“, S. 17/30) abgeschlossen haben?

    Wie konkret prüft die Bundesregierung die möglichen Synergien ab, bzw. wie hat sie den Prozess zur Überprüfung der Potenziale ausgestaltet, und welche Akteure und Institutionen sowie Berater und Gutachter sind in diesen Prozess in welchem Umfang involviert (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 30, 31 und 32 auf Bundestagsdrucksache 19/9545)?
24. Welchen Effizienzvorteil haben die Gutachter für die Vorteilhaftigkeit der Fremdvergabe der „Kontrolle“ und der „Erhebung“ gegenüber der Eigenrealisierung durch die öffentliche Hand jeweils ermittelt (bitte für die vorläufige und die abschließende Wirtschaftlichkeitsuntersuchung jeweils getrennt ausweisen und in Millionen Euro/Jahr sowie insgesamt angeben), wie konkret wurde dieser Effizienzvorteil jeweils ermittelt (bitte konkrete Berechnungsmethoden und Herleitungen darlegen), und wie wurde er begründet (vgl. Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 37 und 38 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/9545)?
25. Wie hoch sind die einmaligen Einführungskosten aller Systeme und Infrastrukturen der Infrastrukturabgabe?
26. Verfügt die Bundesregierung über eine sogenannte Call Option zur (Teil-) Übernahme von Kapsch und/oder Eventim?

Berlin, den 7. Mai 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333